Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 34.

(Nr. 8063.) Verordnung, betreffend die Beseitigung verschiedener in der Provinz Schleswig-Holstein zur Hebung kommenden Gebühren und Diäten. Vom 22. Juli 1872.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen rc.

verordnen auf Grund des §. 5. der Verordnung, betreffend die Einführung der Preußischen Gesetzgebung in Betreff der direkten Steuern in dem Gebiete der Herzogthümer Schleswig und Holstein, vom 28. April 1867. (Gesetz-Samml. S. 543. ff.) und des §. 2. des Gesetzes, betreffend die Beschränkung der in den neuen Landestheilen in Verwaltungs-Angelegenheiten zur Erhebung kommenden Gebühren und Sporteln, vom 27. Februar 1868. (Gesetz-Samml. S. 177. ff.) für den Bereich der Provinz Schleswig-Holstein, nach dem Antrage Unseres Staatsministeriums, was folgt:

§. 1.

Die Gebühren und Diäten, welche von den Königlichen Kreis- und Distriktsbeamten für die zu ihren Amtspflichten gehörende Wahrnehmung von Lokalterminen und örtlichen Besichtigungen für Rechnung der Staatskasse erhoben werden, kommen vom 1. Oktober 1872. ab insoweit in Wegfall, als sie sich auf einen Rechtstitel aus der Zeit vor der Einverleibung der Provinz Schleswig-Holstein in den Preußischen Staat gründen.

§. 2.

Von demselben Zeitpunkte ab kommen ferner in Wegfall sämmtliche Gebühren, welche in Strandsachen auf Grund des §. 32. der Strandordnung für die Herzogthümer Schleswig und Holstein vom 30. Dezember 1803. (Chronol. Samml. S. 134.) zu Gunsten der Staatskasse oder bestimmter Beamten (Oberbeamten, Justizkameralbeamten) bisher erhoben worden sind.

§. 3.

Die Vorschrift des §. 1. findet keine Anwendung auf die Vergütungen für solche Lokalgeschäfte der Königlichen Kreis- und Distriktsbeamten, welche lediglich dem Interesse von Privatpersonen dienen, z. B. Schauungen eines Wasserlaufs auf Antrag der streitenden Betheiligten, oder welche von denselben mit Genehmigung der vorgesetzten Dienstbehörde nebenamtlich oder außeramtlich wahrgenommen wer-

Ausgegeben zu Berlin den 22. August 1872.

werden, z. B. in Kirchenvisitations-, Deich-, Wasserlösungs-, Brandwesens- u. s. w. Angelegenheiten.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Bad Ems, den 22. Juli 1872.

(L. S.) Wilhelm.

Zugleich für die Minister des Innern und der Justiz:

Gr. v. Itzenplitz. v. Selchow. Camphausen. Falk.

(Nr. 8064.) Vertrag zwischen Preußen und Sachsen wegen Herstellung einer Eisenbahn von Görlitz nach Zittau. Vom 31. Dezember 1871.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, und Seine Majestät der König von Sachsen, von dem Wunsche geleitet, die Eisenbahnverbindungen zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten zu erweitern, haben zum Behufe einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchstihren Ministerialdirektor der Eisenbahnverwaltung Julius Alexander Theodor Weishaupt,

Allerhöchstihren Geheimen Legationsrath Paul Ludwig Wilhelm Jordan;

Seine Majestät der König von Sachsen:

Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister am Königlich Preußischen Hofe, Geheimen Rath Hans v. Könneritz,

von welchen, unter Vorbehalt der Ratifikation, der nachstehende Vertrag verabredet und abgeschlossen worden ist.

Artikel 1.

Die Königlich Preußische und die Königlich Sächsische Regierung sind übereingekommen, eine Eisenbahn von Görlitz nach Zittau zuzulassen und zu fördern. Die Königlich Sächsische Regierung wird die Konzession zum Bau und Betriebe der Bahn für die in Ihrem Gebiete belegene Strecke der Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft ertheilen, welche für die Strecke im Königlich Preußischen Gebiete unterm 9. Oktober 1871. konzessionirt worden ist.

Artikel 2.

Die Königlich Sächsische Regierung ist damit einverstanden, daß die Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft ihr Domizil und den Sitz ihrer Verwaltung in

in Preußen behalte und daß das allgemeine gesetzliche Aufsichtsrecht über die Gesellschaft und ihr Unternehmen von der Königlich Preußischen Regierung ausgeübt werde.

Artikel 3.

Die Bahn soll, von Görlitz ausgehend, unter Anschluß an den dortigen Bahnhof über Nickers, Ostritz, Hirschfelde geführt und bei Zittau mit dem daselbst vorhandenen Bahnhof in Schienenverbindung gebracht werden. Bei jedem der vorgenannten Zwischenpunkte ist ein Bahnhof anzulegen.

Die spezielle Feststellung der Bahnlinie wie des gesammten Bauplanes und der einzelnen Bauentwürfe bleibt der Königlich Preußischen Regierung vorbehalten, jedoch soll die landespolizeiliche Festsetzung der Wegeübergänge, Brücken, Durchlässe, Flußkorrektionen, Vorfluthsanlagen und Parallelwege nebst der baupolizeilichen Prüfung der Bahnhofsanlagen im Königlich Sächsischen Gebiete den dortigen kompetenten Behörden zustehen.

Artikel 4.

Es soll zwar der Gesellschaft gestattet werden, die Bahn zunächst nur mit Einem durchgehenden Geleise zu versehen; das Terrain ist jedoch von vornherein für eine doppelgeleisige Bahn zu erwerben. Die Spurweite der Geleise soll vier Fuß acht und einen halben Zoll Englischen Maaßes im Lichten der Schienen betragen.

Artikel 5.

Der Erwerb der zur Anlage der Bahn erforderlichen Grundstücke geschieht, insofern eine gütliche Vereinbarung unter den Betheiligten nicht zu erreichen ist, in jedem der beiden Gebiete nach den Bestimmungen des dort geltenden, beziehungsweise zu erlassenden Expropriationsgesetzes.

Jede der Hohen Regierungen wird für Ihr Gebiet der Gesellschaft das Expropriationsrecht rechtzeitig ertheilen.

Artikel 6.

Der Bau der Bahn soll solide und dauerhaft ausgeführt werden, damit Gefahren und Störungen des Betriebes nicht zu besorgen sind und Personen, Güter, sowie sonstige Gegenstände, welche auf Eisenbahnen befördert zu werden geeignet sind, ohne Nachtheile transportirt werden können.

Artikel 7.

Die Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft hat wegen aller Entschädigungsansprüche, die aus Anlaß der Bahnanlage oder des Bahnbetriebes auf Königlich Sächsischem Gebiete entstehen und gegen sie geltend gemacht werden möchten, der Königlich Sächsischen Gerichtsbarkeit und, insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen, den Königlich Sächsischen Gesetzen sich zu unterwerfen.

Der Königlich Sächsischen Regierung bleibt vorbehalten, den Verkehr zwischen Ihr und der Gesellschaft, sowie die Handhabung der Ihr über die betreffende Bahnstrecke zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte, einer Behörde zu übertragen.

Diese Behörde hat die Beziehungen ihrer Regierung zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum direkten Einschreiten der kompetenten Polizei- oder Gerichtsbehörden geeignet sind.

Die Eisenbahnverwaltung hat sich bei Angelegenheiten territorialer Natur, welche hiernach von der betreffenden Königlich Sächsischen Behörde ressortiren, an diese zu wenden. Die gedachten Funktionen können von der Königlich Sächsischen Regierung auch einem besonderen Kommissarius übertragen werden.

Artikel 8.

Die im Königlich Sächsischen Gebiete angestellten Beamten der Gesellschaft sind den Königlich Sächsischen Landesgesetzen unterworfen. Die Angehörigen des einen Staates, welche im Gebiete des anderen Staates angestellt werden möchten, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathslandes nicht aus.

Die Gesellschaft soll verpflichtet werden, die von ihr anzustellenden Bahnwärter, Schaffner und sonstigen Unterbeamten, mit Ausnahme der einer technischen Vorbildung bedürfenden, vorzugsweise aus den mit Civilanstellungsberechtigung entlassenen Militairs, soweit dieselben das 35. Lebensjahr noch nicht überschritten haben, zu wählen.

Bei Besetzung der unteren Beamtenstellen innerhalb des Sächsischen Gebiets wird Seitens der Gesellschaft bei sonst gleicher Qualifikation auf die Bewerbungen Königlich Sächsischer Unterthanen besondere Rücksicht genommen werden.

Artikel 9.

Die Gesellschaft soll als Aequivalent für die im Königreich Sachsen bestehende Grund- und Gewerbesteuer der Königlich Sächsischen Regierung eine jährliche Abgabe entrichten, welche der im Königreiche Preußen zufolge der Gesetze vom 30. Mai 1853. und 21. Mai 1859., sowie der dazu etwa noch ergehenden abändernden und ergänzenden Bestimmungen vom Reinertrage der Privateisenbahnen zu erlegenden Abgabe entspricht. Zu diesem Behufe wird die Königlich Preußische Regierung diese Abgabe von der Gesellschaft erheben und von dem Betrage derselben an die Königlich Sächsische Regierung denjenigen Theil abführen, welcher nach dem Verhältnisse der Gesammtlänge der Bahn von Görlitz nach Zittau zu der Länge der davon auf Königlich Sächsischem Gebiete belegenen Strecke auf die letztere entfällt. Die Zahlung erfolgt alljährlich postnumerando und zum ersten Male für das auf die Betriebseröffnung folgende, mit dem 1. Januar beginnende Rechnungsjahr.

Eine weitere Beiziehung des Unternehmens im Königreich Sachsen zu den daselbst bestehenden direkten Staatssteuern findet nicht statt und ebensowenig wird dasselbe dort einer Konzessionsabgabe unterworfen.

In diesen Verhältnissen soll keine Aenderung eintreten, wenn das Eigenthum an der im Königlich Sächsischen Gebiete belegenen Bahnstrecke, beziehungsweise der Betrieb auf derselben, an die Königlich Preußische Regierung übergehen sollte (Artikel 10.).

Artikel 10.

Für den Fall, daß die Königlich Preußische Regierung die in Ihrem Gebiete belegene Strecke der Görlitz-Zittauer Eisenbahn ankaufen würde, gewährt die

die Königlich Sächsische Regierung der Königlich Preußischen Regierung das Recht des Ankaufs auch der Sächsischen Strecke nach Maßgabe des Königlich Preußischen Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838., behält sich jedoch die Befugniß vor, das Eigenthum der in Ihr Gebiet fallenden Bahnstrecke zu jeder Zeit, nachdem dieselbe von der Königlich Preußischen Regierung angekauft ist, nach einer mindestens Ein Jahr vorher gemachten Ankündigung unter denselben Bedingungen an sich zu ziehen, unter welchen die Königlich Preußische Regierung dasselbe erworben hat, selbstverständlich unter Vergütung der von letzterer Regierung inzwischen ausgeführten Meliorationen, wie auch nach Abzug des zu ermittelnden Betrages etwaiger Deteriorationen. Aber auch in diesem Falle soll die Verwaltung und die Leitung des Betriebes auf der gesammten Bahn der Königlich Preußischen Regierung gegen Ablieferung der auf die Sächsische Strecke entfallenden Betriebsüberschüsse nach den überall in Kraft bleibenden Bestimmungen dieses Vertrages verbleiben.

Artikel 11.

Die Festsetzung des Tarifs und Fahrplans erfolgt allein durch die Königlich Preußische Regierung.

Zwischen Görlitz und Zittau sollen in beiden Richtungen täglich mindestens drei Züge mit Personenbeförderung eingerichtet werden, und es soll hiervon mindestens Ein Zug die vierte Wagenklasse führen.

Artikel 12.

Beide Hohe Regierungen sind darüber einverstanden, daß der Gesellschaft bei Ertheilung der Konzession zum Bau und Betriebe des Sächsischen Theiles der Bahn in gleicher Weise, wie dies für den Preußischen Theil der Bahn geschehen ist, die Erfüllung derjenigen Bedingungen aufgegeben werden soll, welche im Interesse der Post-, Militair- und Telegraphenverwaltung den im Gebiete des früheren Norddeutschen Bundes in neuester Zeit konzessionirten Bahnen auferlegt worden sind oder künftig durch Bundesbeschlüsse allgemein auferlegt werden möchten. Auch soll die Gesellschaft verpflichtet werden, auf Verlangen der Königlich Preußischen Regierung den Einpfennigtarif für den Transport auf größere Entfernungen von Kohlen und Koaks und event. der übrigen im Artikel 45. der Verfassung des Deutschen Reichs bezeichneten Gegenstände einzuführen.

In Bezug auf die Beschädigung der Bahn in Kriegsfällen sollen die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838. auch für das Königlich Sächsische Gebiet Geltung haben.

Artikel 13.

Beide vertragschließende Regierungen behalten Sich, eine jede für Sich, das Recht vor, von dem gegenwärtigen Vertrage zurückzutreten, sobald die Ausführung der Bahn nicht spätestens bis 1. Januar 1874. begonnen sein wird. Die Dauer der Bauzeit soll drei Jahre nicht überschreiten.

 Art.

Artikel 14.

Dieser Vertrag soll in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt und beiderseits zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt werden. Die Auswechselung der beiderseitigen Ratifikations-Urkunden soll in Berlin erfolgen.

So geschehen Berlin, den 31. Dezember 1871.

(L. S.) Julius Alexander Theodor Weishaupt.
(L. S.) Paul Ludwig Wilhelm Jordan.
(L. S.) Hans v. Könneritz.

Der vorstehende Vertrag ist ratifizirt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden ist bewirkt worden.

(Nr. 8065.) Vertrag zwischen Preußen und Sachsen wegen Herstellung einer Eisenbahn von Löbau in nördlicher Richtung zum Anschlusse an die Berlin-Görlitzer Bahn. Vom 31. Dezember 1871.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, und Seine Majestät der König von Sachsen, von dem Wunsche geleitet, die Eisenbahnverbindungen zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten zu erweitern, haben zum Behufe einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:
Allerhöchstihren Ministerialdirektor der Eisenbahnverwaltung Julius Alexander Theodor Weishaupt,
Allerhöchstihren Geheimen Legationsrath Paul Ludwig Wilhelm Jordan;

Seine Majestät der König von Sachsen:
Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister am Königlich Preußischen Hofe, Geheimen Rath Hans v. Könneritz,

von welchen, unter Vorbehalt der Ratifikation, der nachstehende Vertrag verabredet und abgeschlossen worden ist.

Artikel 1.

Die Königlich Preußische und die Königlich Sächsische Regierung sind übereingekommen, eine Eisenbahn von Löbau in nördlicher Richtung mit Anschluß bei Rietschen oder Weißwasser an die Berlin-Görlitzer Eisenbahn zuzulassen und zu fördern.

Die

Die Königlich Sächsische Regierung soll berechtigt sein, entweder die Bahn auf Ihre Kosten herstellen und betreiben zu lassen, oder den Bau und Betrieb der Bahn einer Privatgesellschaft zu übertragen.

Im Falle eines Privatunternehmens wird die Königlich Preußische Regierung die Konzession zum Bau und Betriebe der Bahn für die in Ihrem Gebiete belegene Strecke derselben Aktiengesellschaft ertheilen, welche für die Strecke im Königlich Sächsischen Gebiete konzessionirt werden wird.

Artikel 2.

Die Bahn soll im Allgemeinen, von Löbau ausgehend, unter Anschluß an den dortigen Bahnhof der Dresden-Görlitzer Eisenbahn nach Rietschen oder Weißwasser geführt und dort auf der betreffenden Station der Berlin-Görlitzer Eisenbahn mit dieser in Schienenverbindung gebracht werden.

Die spezielle Feststellung der Bahnlinie, wie des gesammten Bauplanes und der einzelnen Bauentwürfe bleibt der Königlich Sächsischen Regierung vorbehalten. Jedoch soll die landespolizeiliche Festsetzung der Wegeübergänge, Brücken, Durchlässe, Flußkorrektionen, Vorfluthsanlagen und Parallelwege, nebst der Anlage von Bahnhöfen und Haltestellen, sowie die baupolizeiliche Prüfung der Bahnhofsanlagen im Königlich Preußischen Gebiete den dortigen kompetenten Behörden zustehen.

Artikel 3.

Es soll zwar gestattet werden, die Bahn zunächst nur mit Einem durchgehenden Geleise zu versehen. Das Terrain ist jedoch von vornherein für eine doppelgeleisige Bahn zu erwerben. Die Spurweite der Geleise soll vier Fuß acht und einen halben Zoll Englischen Maaßes im Lichten der Schienen betragen.

Artikel 4.

Der Erwerb der zur Anlage der Bahn erforderlichen Grundstücke geschieht, insofern eine gütliche Vereinbarung unter den Betheiligten nicht zu erreichen ist, in jedem der beiden Gebiete nach den Bestimmungen des dort geltenden, beziehungsweise zu erlassenden Expropriationsgesetzes.

Jede der Hohen Regierungen wird für Ihr Gebiet der Königlich Sächsischen Eisenbahnverwaltung, beziehungsweise der zu konzessionirenden Eisenbahngesellschaft, das Expropriationsrecht rechtzeitig ertheilen.

Artikel 5.

Der Bau der Bahn soll solide und dauerhaft ausgeführt werden, damit Gefahren und Störungen des Betriebes nicht zu besorgen sind und Personen, Güter, sowie sonstige Gegenstände, welche auf Eisenbahnen befördert zu werden geeignet sind, ohne Nachtheil transportirt werden können.

Artikel 6.

Der Eigenthümer der Bahn hat wegen aller Entschädigungsansprüche, die aus Anlaß der Bahnanlage oder des Bahnbetriebes auf Königlich Preußischem Gebiete entstehen und gegen ihn geltend gemacht werden möchten, der Königlich Preu-

Preußischen Gerichtsbarkeit und, insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen, den Königlich Preußischen Gesetzen sich zu unterwerfen.

Im Fall der Ausführung durch eine Privatgesellschaft bleibt der Königlich Preußischen Regierung vorbehalten, den Verkehr zwischen Ihr und der zu konzessionirenden Gesellschaft, sowie die Handhabung der Ihr über die betreffende Bahnstrecke zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte, einer Behörde zu übertragen.

Diese Behörde hat die Beziehungen ihrer Regierung zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum direkten Einschreiten der kompetenten Polizei- oder Gerichtsbehörden geeignet sind.

Die Eisenbahnverwaltung hat sich bei Angelegenheiten territorialer Natur, welche hiernach von der betreffenden Königlich Preußischen Behörde ressortiren, an diese zu wenden. Die gedachten Funktionen können von der Königlich Preußischen Regierung auch einem besonderen Kommissarius übertragen werden.

Artikel 7.

Die im Königlich Preußischen Gebiete angestellten Eisenbahnbeamten sind den Königlich Preußischen Landesgesetzen unterworfen. Die Angehörigen des einen Staats, welche im Gebiete des anderen Staats angestellt werden möchten, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathslandes nicht aus.

Bei Besetzung der unteren Beamtenstellen innerhalb des Preußischen Gebiets wird, bei sonst gleicher Qualifikation, auf die Bewerbungen Preußischer Unterthanen besondere Rücksicht genommen werden.

Artikel 8.

Die Königlich Preußische Regierung wird von dem in Rede stehenden Eisenbahn-Unternehmen, falls und so lange dasselbe im Eigenthum der Königlich Sächsischen Regierung sich befindet, bezüglich der in Ihrem Gebiete belegenen Strecke keine andere öffentliche Abgabe, als die durch das Gesetz vom 16. März 1867., sowie die dazu etwa noch ergehenden abändernden und ergänzenden Bestimmungen normirte Eisenbahnabgabe erheben, auch den Schienenweg zur Grundsteuer nicht heranziehen.

Sollte die Bahn Eigenthum einer Privatgesellschaft werden, so wird die Königlich Preußische Regierung den Betrieb auf der Bahnstrecke in Ihrem Gebiete mit der durch die Preußischen Gesetze vom 30. Mai 1853. und 21. Mai 1859., sowie die dazu etwa noch ergehenden abändernden und ergänzenden Bestimmungen festgesetzten Abgabe belegen.

Diese Abgabe soll von dem Reinertrage der ganzen Bahn berechnet und zu demjenigen Betrage an die Königlich Preußische Regierung abgeführt werden, welcher sich nach dem Verhältnisse berechnet, in welchem die Länge der auf Königlich Preußischem Gebiete liegenden Strecke zu der Gesammtlänge der ganzen Bahn steht. Die Zahlung erfolgt alljährlich postnumerando, und zwar zum ersten Male für das auf die Betriebseröffnung folgende, mit dem 1. Januar beginnende Rechnungsjahr.

Die Königlich Sächsische Regierung wird der Königlich Preußischen die Berechnung des Reinertrages der Bahn alljährlich mittheilen und für die Abfüh-

führung der Abgabe an die von der Königlich Preußischen Regierung zu bezeichnende Kasse Sorge tragen.

Außer dieser Abgabe werden im Königlich Preußischen Gebiete weitere Staatssteuern von dem Betriebe der Bahn nicht erhoben werden, desgleichen auch keine Grundsteuer von dem Schienenwege.

Artikel 9.

Für den Fall, daß die Bahn von der Königlich Sächsischen Regierung gebaut und betrieben wird, behält sich die Königlich Preußische Regierung das Recht vor, die innerhalb Ihres Gebietes belegenen Bahnstrecken nebst Zubehör nach Verlauf von dreißig Jahren nach Vollendung derselben, in Folge einer mindestens zwei Jahre vorher zu machenden Ankündigung, gegen Erstattung des Anlagekapitals (Kosten der ersten Anlage einschließlich der während der Bauzeit aufgelaufenen vierprozentigen Zinsen, sowie der Kosten für spätere Vervollständigungen und Erweiterungen) zu erwerben. Insofern jedoch zur Zeit der Erwerbung der Zustand der Bahn gegen die ursprüngliche Anlage sich wesentlich verschlechtert haben möchte, so wird von dem ursprünglichen Anlagekapital nach einem durch Sachverständige zu bestimmenden Prozentsatze ein dem dermaligen Zustande entsprechender Abzug gemacht werden.

Falls die Ausführung und das Eigenthum der Bahn einer Privatgesellschaft überlassen werden sollte, wollen beide Hohe Regierungen Sich der Gesellschaft gegenüber das Recht reserviren, die in Ihren resp. Gebieten belegenen Strecken nach Maßgabe der Bestimmungen des Preußischen Gesetzes über Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838. an Sich zu bringen.

Ungeachtet einer auf die eine oder andere Weise etwa eintretenden Aenderung in den Eigenthumsverhältnissen der Bahn soll eine Unterbrechung des Betriebes auf derselben niemals eintreten, vielmehr wegen Erhaltung eines ungestörten einheitlichen Betriebes, unter Anwendung gleicher Tarifsätze und Tarifbestimmungen für die ganze Bahnlinie, zuvor eine den Verhältnissen angepaßte Verständigung Platz greifen.

Artikel 10.

Die Festsetzung des Tarifs und Fahrplans erfolgt allein durch die Königlich Sächsische Regierung.

Es sollen jedoch in beiden Richtungen täglich mindestens drei Züge mit Personenbeförderung eingerichtet werden, und es soll hiervon mindestens Ein Zug die vierte Wagenklasse führen.

Artikel 11.

Beide Hohe Regierungen sind darüber einverstanden, daß für den Fall der Ausführung der Bahn durch eine Privatgesellschaft die Konzession zum Bau und Betriebe der Bahn davon abhängig gemacht werden soll, daß die Gesellschaft sich denjenigen Bedingungen unterwirft, welche im Interesse der Post-, Militair- und Telegraphenverwaltung den im Gebiete des früheren Norddeutschen Bundes in neuester Zeit konzessionirten Bahnen auferlegt worden sind oder künftig durch Bundesbeschlüsse allgemein auferlegt werden möchten. Auch soll die zu konzessionirende Gesellschaft verpflichtet werden, auf Verlangen der Königlich Sächsischen Re-

Regierung auf der Bahn den Einpfennigtarif für den Transport auf größere Entfernungen von Kohlen und Koaks und event. der übrigen im Artikel 45. der Verfassung des Deutschen Reichs bezeichneten Gegenstände einzuführen.

Artikel 12.

Beide vertragschließende Regierungen behalten Sich, eine jede für Sich, das Recht vor, von dem gegenwärtigen Vertrage zurückzutreten, sobald die Ausführung der Bahn nicht spätestens bis 1. Januar 1874. begonnen sein wird. Die Dauer der Bauzeit soll drei Jahre nicht überschreiten.

Artikel 13.

Dieser Vertrag soll in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt und beiderseits zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt werden. Die Auswechselung der beiderseitigen Ratifikations-Urkunden soll in Berlin erfolgen.

So geschehen Berlin, den 31. Dezember 1871.

(L. S.) Julius Alexander Theodor Weishaupt.
(L. S.) Paul Ludwig Wilhelm Jordan.
(L. S.) Hans v. Könneritz.

Der vorstehende Vertrag ist ratifizirt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden ist bewirkt worden.

(Nr. 8066.) Allerhöchster Erlaß vom 27. April 1872., betreffend die Ueberweisung der gesammten Verwaltung des Veterinärwesens mit Einschluß der Veterinärpolizei an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten.

Auf den Bericht des Staatsministeriums vom 23. d. M. genehmige Ich hierdurch unter Abänderung der Order vom 22. Juni 1849. die Ueberweisung der gesammten Verwaltung des Veterinärwesens mit Einschluß der Veterinärpolizei an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten mit der Maßgabe, daß der Letztere in allen Fällen, in welchen durch Anordnungen in der Veterinär-Verwaltung die Interessen anderer Ressorts betroffen werden, vor der Entscheidung sich mit den betheiligten Ministern zu benehmen und nach Lage der Umstände gemeinschaftlich mit ihnen zu handeln hat. Insbesondere ist der Lehrplan der Thierarzneischulen vor der Genehmigung durch den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten den Ministern des Krieges und der Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten zur Aeußerung mitzutheilen, auch mit denselben jede organische Verfügung über die Ausbildung der Thierärzte vorher zu berathen.

Mit

Mit der Ausführung dieses durch die Gesetz-Sammlung bekannt zu machenden Erlasses sind die Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten und der Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten beauftragt.

Berlin, den 27. April 1872.

Wilhelm.

Fürst v. Bismarck. Gr. v. Roon. Gr. v. Itzenplitz. v. Selchow.
Gr. zu Eulenburg. Camphausen. Falk.

An das Staatsministerium.

(Nr. 8067.) Allerhöchster Erlaß vom 12. August 1872., betreffend die Genehmigung des zwischen der Hessischen Ludwigs- und der Frankfurt-Hanauer Eisenbahngesellschaft unterm 27. Dezember 1862. abgeschlossenen Fusionsvertrages und die Revision der der letztgenannten Gesellschaft ertheilten Konzessionen.

Nachdem die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft sich verpflichtet hat, auf der Frankfurt-Hanauer Bahn, sowie auf der Strecke Kahl-Aschaffenburg, so lange letztere von der Gesellschaft betrieben wird, endlich auch auf der Bahn von Frankfurt a. M. nach Mainz weder im Lokal- noch in einem direkten Verkehre höhere Tarifsätze pro Zentner und Meile zu erheben, als auf der Bahnstrecke Aschaffenburg-Darmstadt-Mainz, ferner auch sich bereit erklärt hat, alle Verkehrserleichterungen, welche auf der letztgenannten Strecke eingeführt werden, der Linie Aschaffenburg-Frankfurt-Mainz zu Gute kommen zu lassen, will Ich auf Ihren Bericht vom 5. August d. J. in Gemäßheit des §. 7. des Vertrages vom 26./29. Januar 1872. (Gesetz-Samml. pro 1872. S. 424.) den zwischen der Hessischen Ludwigs- und der Frankfurt-Hanauer Eisenbahngesellschaft unterm 27. Dezember 1862. abgeschlossenen Fusionsvertrag hiermit genehmigen, gleichzeitig auch anordnen, daß die Bestimmungen der der erstgedachten Gesellschaft für die Bahnen von Frankfurt resp. Mainz nach Camberg ertheilten Konzessionen mit Ausnahme der sub Nr. VIII. getroffenen Festsetzungen auch auf die Frankfurt-Hanauer Bahn Anwendung finden. Die Bestimmungen der unterm 28. Juli resp. 6. August 1844. von der ehemaligen Kurfürstlich Hessischen Regierung resp. der vormals freien Stadt Frankfurt für die Frankfurt-Hanauer Bahn ertheilten Konzessionen werden aufgehoben, ausgenommen der §. 21. der ersteren und §. 20. der letzteren Konzession, welche ebenso wie die, das Verhältniß der Postverwaltung zur Frankfurt-Hanauer Bahn regelnden Verträge in Kraft bleiben.

Dieser Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zu veröffentlichen.

Bad Gastein, den 12. August 1872.

Wilhelm.

Gr. v. Itzenplitz.

(Nr. 8068.)

(Nr. 8068.) Bekanntmachung, betreffend die der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft ertheilte landesherrliche Konzession zum Bau und Betriebe der Eisenbahnen von Frankfurt a. M. resp. Mainz nach Camberg. Vom 14. August 1872.

Des Königs Majestät haben mittelst Allerhöchster Konzessionsurkunde vom 7. August 1872. der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft den Bau und Betrieb

1) einer Eisenbahn von Frankfurt a. M. durch das Lorsbach-Thal nach Camberg, und
2) einer Eisenbahn von Mainz nach Wiesbaden und zum Anschluß an die sub 1 erwähnte Bahn

unter gleichzeitiger Verleihung des Expropriationsrechts zu gestatten geruht.

Die vorgedachte Urkunde gelangt durch das Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Wiesbaden zur Veröffentlichung.

Berlin, den 14. August 1872.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Im Auftrage:
Duddenhausen.

Bekanntmachung.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872. (Gesetz-Samml. S. 357.) sind bekannt gemacht:

1) das Statut für den Bledauer Beek-Verband in dem Kreise Fischhausen und dem Landkreise Königsberg vom 24. April 1872. durch das Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Königsberg vom 6. Juni 1872. Nr. 23. S. 125. bis 129.;
2) das Statut des Zons-Dormagener Sommer-Deichverbandes vom 29. April 1872. durch das Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Düsseldorf vom 1. Juni 1872. Nr. 22. S. 189/190.;
3) die Allerhöchste Verordnung vom 10. Mai 1872., betreffend die Revision des Reglements wegen Unterhaltung der Drömlings-Meliorationswerke vom 13. April 1805., durch die Amtsblätter
   für Hannover vom 31. Mai 1872. Nr. 22. S. 181. bis 186.,
   der Königlichen Regierung zu Magdeburg vom 15. Juni 1872. Nr. 24. S. 178. bis 182.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. v. Decker).